WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 8 | WARSZAWA, SIERPIEŃ 1938 ROKU | ROK V



Hasło i czyn

Daleko już poza nami są tegoroczne „Dni Morza". Jeszcze w pamięci naszej żyją uroczyste obchody: zgromadzenia, przemowy, pochody manifestacyjne, akademie i wodne zabawy. Odbyły się one wszędzie, gdzie rozumie się czym jest dla Polski morze, jakie wartości nam przynosi, jak go strzec trzeba, aby nie uronić nic z dotychczasowego dorobku, a na przyszłość wzbogacać. Wszędzie więc, gdzie znana jest już bandera Ligi Morskiej i Kolonialnej, gdzie dociera słowo o naszym morzu — uczczono „Dni Morza", obchodzone w tym roku pod hasłem żądań o powszechne, trwałe świadczenia na rzecz rozbudowy floty wojennej.

Wielu z szczęśliwych entuzjastów morza przybyło na dni te do kolebki naszej pracy morskiej, tu — gdzie hasła morskie przyoblekają się w kształt rzeczywisty — do Gdyni. Każda cyfra, którą znali ze słowa drukowanego, z przemówień prelegentów radiowych i odczytowych, okazała się czymś dotykalnym. Kilometraż nabrzeży przemierzyć można własną stopą, kontury statków handlowych objąć okiem, wdychać pył węglowy, dymiący tumanami nad basenem węglowym, zgubić się w tłumie emigranckim, w ruchu pasażerskim, któremu służą m. in. nasze statki: „Batory" i „Piłsudski".

W basenie rybackim pachniało śledziami; składy portowe i hale biły w nozdrza mocnym zapachem korzeni i południowych owoców. Tuż przed oczami leżało ciche, uległe morze, znagła pokrywające się siwymi kudłami pian.

Zieleń lasów okolicznych, świerkowy stóg Kamiennej Góry, błękitna lub zielona roztocz Zatoki, — port, statki, okręty, żagle i marynarze — oto barwna dekoracja, na której tle najwspanialej wypadają uroczystości „Dni Morza".

Świętowała Gdynia. I dalecy przybysze spotykali tu swoich braci z Gdańska, Poznania, Wilna, Krakowa, Lublina — z wielu ziem polskich. Węże pociągów wyrzucały na dworzec gdyński całe zastępy ludzi, coraz to nowe fale, — na których przypływ ustroiło się miasto w olbrzymie, powłóczyste flagi, opłynęło od stóp do głów bielą i czerwienią. W czasie nabożeństwa pod Kamienną Górą, gdzie na tle świerków stanął ołtarz z wysokim, majestatycznym krzyżem, — trwali ramię przy ramieniu — Kaszub ze Ślązakiem, Mazur z Poleszukiem. Obok szarozielonych mundurów armii lądowej — granatowe mundury marynarzy; na tle czerwonych koszul Sokołów, niebieskie mundury hallerczyków. Trzepotały na wietrze barwne wimpelki sygnalizacyjnego kodu. W ciszy i skupieniu słuchano morskiego kazania ks. biskupa Okoniewskiego; oklaskami przytakiwano mocnym, śmiałym słowom generała Kwaśniewskiego, przemawiającego z ramienia Zarządu Gł. LMK.

Witano owacyjnie rewię floty wojennej i defiladę lądową. Bawiono się hucznie na festynach i tańcach po ulicach i placach miasta. Oglądano z nabożnym strachem groźne okręty wojenne; podziwiano wieczorem widowisko ogni sztucznych w Orłowie Morskim, pyszną grę świateł reflektorów, które omiatały niebo, morze i ziemię skrzydłami jaskrawego blasku.

Tu i tam — w całej Polsce — od wybrzeża po Karpaty — gdzie ciągnęły manifestacyjne świętomorskie pochody, wytwarzał się podniosły, radosny nastrój.

Lecz — gdy zgubieni w tłoku manifestacyj chłoniemy czar nastroju świątecznego, — wsłuchanym w odgłosy fanfar, orkiestr, miarowego marszu i wypowiedzi gromkich nie wolno zapominać o istocie „Dni Morza". Nie po to są one, aby wyjść z godłem swej organizacji na ulicę, aby zachwycać się barwnością strojów, pięknymi widowiskami i popisami. Nie po to również, by brawo dać sprężonemu w marszu żołnierzowi, by wreszcie przeżyć dreszcz emocji, gdy z trybun spadną silne, odważne słowa.

Chłop i robotnik przyjeżdża z daleka nie — aby skamienieć ze zdumienia nad wielkością morza i grozą okrętów wojennych, — ale by oczami własnymi stwierdzić niedostatek naszej floty wojennej. Pewnie, aby zrozumieć ten niedostatek, trzeba to najpierw zobaczyć, poznać, i — to też jest sens zjazdów świętomorskich. Kiedy jednak manifestuje się radość z mocnej postawy żołnierskiej, gdy bije się w dłonie na widok grup regionalnych, a spontanicznym brawem obdarza mówcę — znać trzeba wagę każdego słowa i znaczenie każdego oklasku.

Tegorocznym hasłem było żądanie o powszechne, stałe świadczenia na rozbudowę floty wojennej. Zapomniano to już i dawne wieki, kiedy królowie polscy wykłócali się z sejmem Rzeczypospolitej o pomnożenie „armaty wodnej", kiedy ze swej szkatuły królewskiej, łożyli na budowę galeon i korwet, gdy w potrzebie wojennej pożyczali okrętów od obcych narodów. Dziś — kiedy w pochodach ciągną tłumy całe, gdy jednoczą się z sobą wszystkie organizacje, a z kazalnic i trybun biegną słowa księży i dostojników państwowych — każdy oklask, każdy okrzyk — oznacza solidaryzowanie się z hasłem „Dni Morza", oznacza gotowość poniesienia świadczeń na rozbudowę floty wojennej.

Zmieniły się czasy: na gruzach dawnych ustrojów powstały państwa o ustrojach demokratycznych. I dawne hasła morskie królów —

Noc Świętomorska

Buchnęły nagle blaskiem reflektory.
Ostrz jaskrawych błyskawicznym żgnięciem
Biały miecz noc rozkroił, niebo poryt.
Ciszę z gwiazd i granatu złowił w srebrny więcierz.

Wiatrak smug świetlnych omiata chmury i wodę.
I warkot goni w niebo samolotem wpięty.
Lśniący wachlarz faluje żaglem i okrętem.
Chłód trzepoce na masztach wimpelkami kodu.

W racach ognistych, zielonych skier kaskadach
Płonie purpura bander jak pożar.
Z wysoka deszcz fiołkowych bazi opada.
Zielone świetliki płyną granatem morza.

Opasał się port zieleńcem girland świerkowych,
rozszumiał muzyką, tłumem, — światłami rozpłomienił...

A jutro — fale będą płowe,
Odetchnie spokojem ziemia.

W. J.

Zygmunta Augusta, Zygmunta III i Władysława IV — wysuwa dziś obywatel Rzeczypospolitej. Miast ze szkatuły królewskiej na budowę żaglowców wojennych, — idą dziś dobrowolne ofiary na F. O. M. z kieszeni chłopskiej, robotniczej, urzędniczej, z oszczędności młodzieży szkolnej.

I jak kiedyś powstawała w Gdańsku galeona, budowana z Zygmuntowskiego skarbca — tak dziś buduje się, jeszcze na obcej stoczni, okręt podwodny „Orzeł", ufundowany ze składek społeczeństwa. Historia jednak wykazała, że dobrowolne, oderwane próby gromadzenia funduszów na kosztowne jednostki wojenne — floty tej nie zbudują. Zczezły zamierzenia Zygmuntów i Władysława IV. I dziś z ofiar, wynoszących rocznie zaledwie jedną pięćdziesiątą część sumy, koniecznej na odpowiednie powiększenie stanu naszej floty, — nie zbuduje się silnej obrony morskiej. Stąd to hasło: „Chcemy silnej floty wojennej, chcemy surowców i własnych kolonij, chcemy powszechnych, stałych świadczeń na rozbudowę floty wojennej...".

Wkrótce zatrą się w pamięci naszej wrażenia i radości z obchodu „Dni Morza". Mundury organizacyjne, bandery i znaki odłoży się na inne uroczystości.

Lecz co uczynić z ważkim hasłem — byśmy w następnych „Dniach Morza" oglądać mogli zwielokrotnioną siłę morską, — by nie działo się, jak za onych królewskich czasów, kiedy to jednorazowym wysiłkiem powstało kilka okrętów, lecz i te zmarnieć musiały, bo niewielką liczbą niewiele zdziałać mogły, a na nowe jednostki nie stało skarbca?

Nie od nas zależy, by rezolucje o powszechnych stałych świadczeniach na rzecz Marynarki Wojennej weszły prawomocnie w życie. Od nas jednak zależy, od wysiłku każdego — ogólne zrozumienie powinności morskich.

Na uroczystej mszy polowej w Warszawie, podczas ostatniego z „Dni Morza", padły z ambony słowa Dawidowego psalmu: „Na morzu droga twa i ścieżki twe na wodach wielkich". I jakby w odpowiedzi na słowa psalmisty, jakby w przystosowaniu ich do konieczności dnia dzisiejszego, spłynął Wisłą w rewii żeglarskiej transparent: „Wisłą do morza — morzem na szeroki świat".

I niemal w tym samym czasie — spod krzyża Kamiennej Góry w Gdyni, z otwartej perspektywy na port i zatokę — mówił biskup morski: „Nad morzem przygotowuje Bóg nas do naszych zadań wobec ojczyzny" a „popiera i potwierdza głos ojczyzny drugi patron dzisiejszej uroczystości, Paweł święty. Odzywa się do nas: „Mężnie sobie poczynajcie i bądźcie silni".

Po dniach obchodów morskich, gdy zagasła pamięć efektownych, żywych uroczystości — jedno w nas zostać i coraz szerzej rozchodzić się musi: przekonanie, że drogą do bezpieczeństwa i wielkości jest morze i że na tym morzu musimy być silni. A hasło „Dni Morza" niech przestanie być tylko hasłem, by w każdej chwili mogło się w gotowość czynu zamienić.

(Z. R.)

Gospodarcze znaczenie Gdańska w przeszłości

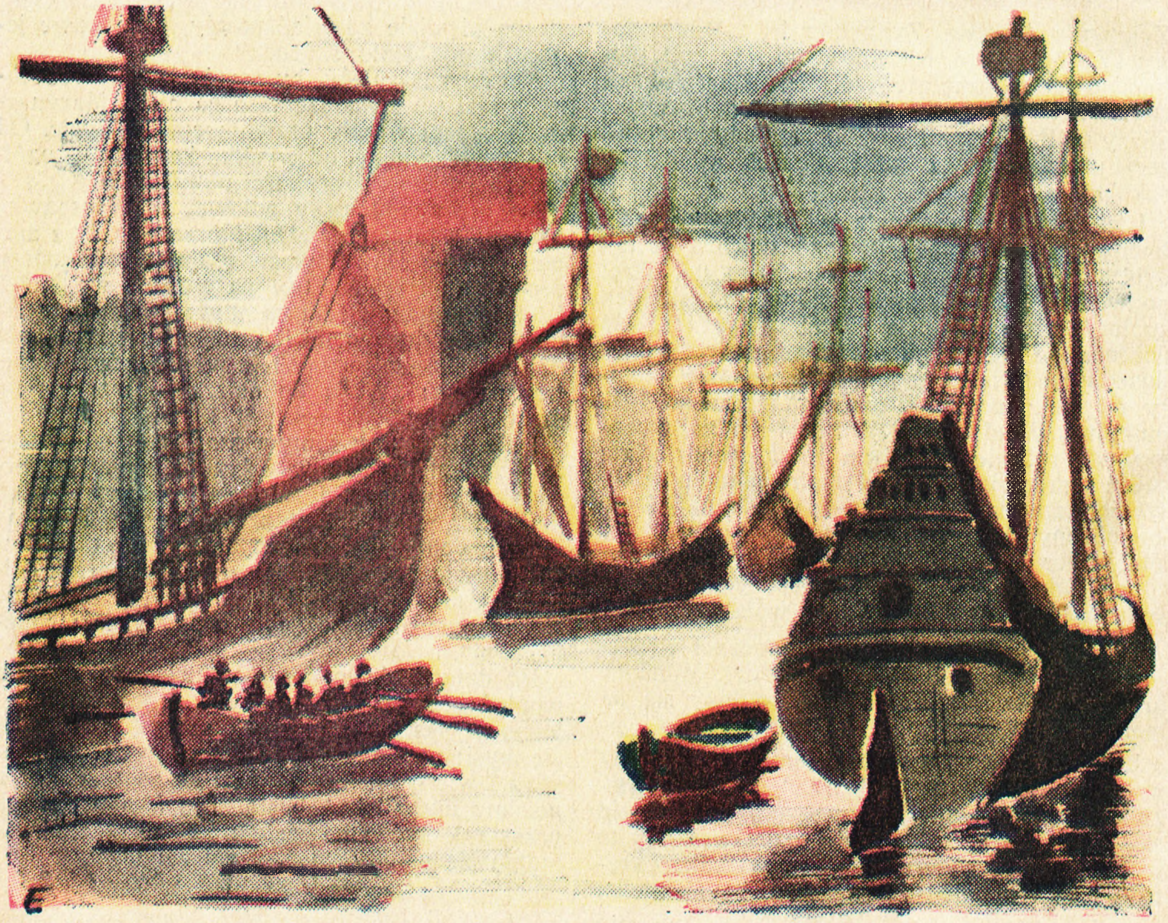
Historia uczy, iż w zaraniu naszej cywilizacji skupiska ludzkie powstawały tam, gdzie dogodne położenie geograficzne mogło im zapewnić korzystne warunki rozwoju. Pod tym względem został Gdańsk sowicie przez los obdarowany, gdyż bliskość świetnej drogi komunikacyjnej — Wisły, oraz zacisze zatoki Gdańskiej przeznaczyły go na czołowy port Słowiańszczyzny. Nic więc dziwnego, że na setki lat przed powstaniem właściwego miasta delta Wisły spełniała swą gospodarczą rolę, znana nawet odległym Rzymianom z drogocennego bursztynu. Gdańsk, jako port morski, rozpoczął swój szybki wzrost w okresie panowania książąt pomorskich (XIII). Zrazu utrudniał mu rozwój groźny konkurent Toruń z latami jednak „Kdanc"*) odniósł bezapelacyjne zwycięstwo w tej bezkrwawej walce.

*) Ówczesna nazwa Gdańska.

Z głębin Polski przybywały nad Motławę najróżnorodniejsze towary: drzewo, zboże, futra, ołów, miedź węgierska itp. Wywożono to na zachód wraz z bogactwami i wyrobami gdańskimi: bursztynem, rybą, i piwem. Eksport kierował się głównie do Flandrii. Kraje zachodnie zaopatrywały Polskę w sukno i sól, sprowadzaną z odległej Francji.

Niestety słabość, rozbitej na księstewka Polski dzielnicowej, oraz rosnąca stale, zaborcza potęga Zakonu Krzyżackiego i Brandenburgii rozluźniły więzy, łączące Gdańsk z krajem macierzystym. Pamiętna, obfitująca w krwawe rzezie i zdrady Krzyżaków, wojna 1308 roku więzy te potargała bezlitośnie i na sto lat z górą zerwała.

Jednak srogie gwałty komtura gdańskiego i utrudnienia w handlu nie zdołały rozwoju miasta zahamować.



Podstawą handlu pozostało nadal oczywiście polskie zboże, którym miasto niejednokrotnie ratowało, wygłodniałą w latach nieurodzaju, Europę. W roku 1393 trzysta okrętów francuskich, angielskich i holenderskich przybyło do Gdańska po ratunek.

W związku z ożywionym obrotem poczyniono wówczas w porcie szereg inwestycyj. Na jednej z wysp motławskich powstało miasto pakownych spichrzów, noszących dziwne nieraz nazwy: „Szara Gęś", „Westa", „Wieloryb", „Włocławek", „Polski Chłop". W XVI w. liczba ich doszła do 315. W 1367 wzniosło miasto potężny żóraw do przeładunku towarów. Nie dotrwał jednak do naszych czasów, gdyż spłonął na początku XVI wieku.

Europejskie znaczenie Gdańska wzrosło znacznie od przystąpienia miasta do Związku Hanzeatyckiego (1366), gdzie przez długie lata odgrywał on rolę kierowniczą.

Tymczasem, jęczące w okowach zaborcy Pomorze, szykowało się do odwetu. Krwawo przez Zakon uspokajany Gdańsk z radością przystąpił w 1440 r. do „Związku Pruskiego", założonego przez szlachtę i miasta pomorskie dla walki z Krzyżakami. W 1454 z własnej inicjatywy wysłało miasto uroczystą delegację do Krakowa, błagająca Kazimierza Jagiellończyka o przyłączenie Pomorza do Polski. Wybuchła wojna t. zw. trzynastoletnia, a ostateczne zwycięstwo było w dużej mierze wynikiem bohaterstwa i ofiarności mieszczan. Ale też postanowienia pokoju toruńskiego i nieprzebrana łaskawość królewska sowicie poświęcenie i długotrwałą wierność ludu gdańskiego opłaciły. Absolutna prawie wolność i opieka monarchy stworzyły przed Gdańskiem wymarzone warunki rozwoju. Doszło więc wkrótce miasto do takiej potęgi, że nie obawiało się wdawać w wojnę z Danią i Szwecją. W czasie wojen Franciszka I z cesarstwem przejął Gdańsk po miastach Hanzeatyckich, francuskie rynki zbytu. Wywóz zboża dochodził do tysiąca łasztów rocznie (łaszt = 30 korcy) wartości 20 milj. złotych. W krótkim czasie zrównał się, jako port, z Amsterdamem.

Bogactwo miasta raziło pruską szlachtę i pomorskich konkurentów, król jednak bronił stale najcenniejszego klejnotu swej korony przed zawiścią. Nazwane przez Kazimierza Jagiellończyka „Admirałem Polski", miasto rosło i potężniało. Było w XVI wieku największym i najbogatszym miastem Polski.

Po ostrym, na szczęście, pomyślnie dla obu stron zakończonym konflikcie Gdańska z Batorym nic już nie mąciło zgodnego współżycia portu z macierzą. Postanowieniami Unii Lubelskiej trwalej jeszcze niż w XV w. z Polską złączony, nadal się do obrony Rzeczypospolitej złotem i krwią swych obywateli przyczyniał.



Na wiek XVII przypada okres największego rozwoju miasta. Ludność, licząca za Batorego 40 tys., doszła za panowania Władysława IV do 75.000. Jest zatem Gdańsk większy od Hamburga i Norymbergi. W swych podróżach handlowych zapuszczają się mieszczanie na coraz odleglejsze wody, docierają nawet do Brazylii. Rozwija się też znaczna wymiana towarów z krajami skandynawskimi, zwłaszcza ze Szwecją. Za ryby (przeważnie śledzie) futra i żelazo dostarczano na północ piwa, soli, owoców i wyrobów przemysłowych. Podobnie przedstawiał się obrót z Rygą i Revlem. Nadto kraje bałtyckie dostarczały lnu. Z polskich miast w najżywszych stosunkach z Gdańskiem były, oprócz miast mazowieckich, Kraków i Nowy Sącz.

Podstawą bogactwa portu pozostało nadal zboże, którego eksport z 20 tys. łasztów rocznie wzrósł do 103 tys. łasztów w 1619 r. Drugim podstawowym artykułem było drzewo, wysyłane w wielkich ilościach do Angli i Niderlandów. Eksportowano również znaczne ilości

popiołu, potażu i smoły. Na przywóz składały się nadal głównie artykuły, wymienione już poprzednio.

Z bander na pierwszym miejscu stała holenderska, potem angielska i gdańska (w XVI w. posiadało miasto ok. 200 okrętów). Ruch w porcie wahał się zależnie od położenia politycznego.

1474 r.	—	400 okrętów
1490	—	720 „
1583	—	2220 „
1615	—	1660 „
1628	—	172 (blokada morska Szwecji)

Pomyślny rozwój handlu wzbogacił mieszczaństwo i zmienił wygląd miasta. Powstają w tym złotym okresie rządów polskich wspaniałe budowle, jak Kościół Najśw. Marii Panny (ukończony 1502), Ratusz, Dwór Artusa, Wysoka Brama oraz szereg wspaniałych patrycjuszowskich domów, pełnych zbytku i wykwintnych dzieł sztuki, osławionych gdańskich mebli itp. Dochodziło do tego, że Sebastian Klonowicz i Jan Dantyszek ganili w swych utworach nadmierne bogactwo Gdańszczan. Znać też było na każdym kroku wdzięczność miasta dla dobroczynnych królów polskich. Majestatycznie z iglicy ratuszowej panuje nad miastem złocona figura ostatniego z Jagiellonów. Spoglądają na nas ze ścian Artushofu mądre wejrzenia Wazów; w ornamentacjach powtarza się niezmiennie motyw Orła Białego.

Długoletni dobrobyt stworzył z Gdańska diament, roztaczający blask wokoło, z którego cała Rzeczpospolita mogła być dumna. Niestety w XVIII wieku kraj cały począł się chylić ku upadkowi, co pociągnęło za sobą zubożenie Gdańska. Jednocześnie królowie pruscy wyciągają chciwą dłoń po bogaty port. W maltretowaniu miasta i jego obywateli nie cofają się przed niczym. W chytrości zaś i okrucieństwie przeszedł ich wszystkich Fryderyk Wielki, którego działalność patriotka gdańska, Joanna Schopenhauer, scharakteryzowała następująco: „napadł jak wampir na moje nieszczęsne miasto rodzinne i wyssał z niego soki żywotne przez lata całe, aż do zupełnego wyczerpania". Jednak wierności Gdańszczan nie mogła zdławić brutalność pruskiego żołdactwa. Do końca pozostał wierny swej prawej ojczyźnie, z którą Bóg zespolił go nierozerwalnie naturalnymi więzami. Nie żałowali mieszczanie żadnej ofiary, byle się z pod pruskiej przemocy, w którą po trzecim rozbiorze Polski popadli, wyzwolić. Pokój Tylżycki 1807 roku stworzył z dawnego „Admirała Polski" rachityczne, sezonowe Wolne Miasto, które z upadkiem Napoleona, mimo rozpaczliwych protestów ludności, przypadło Prusom.

Historia gdańska XIX wieku, to dzieje łamania dawnych praw, dzieje upadku najpotężniejszego ongiś portu w Europie. Zredukowany do podrzędnej roli powiatowego miasta pruskiego, nie wiele mógł zachować z dawnej świetności. Ludność spadła do 30 tysięcy. (na pocz. XIX w.) ruch handlowy zamierał. Zniszczono twórczy element mieszczański, zalewając miasto falami urzędników, sprowadzonych z Niemiec. Starano się zabić duszę miasta. Na początku XIX w. był Gdańsk czwartym co do wielkości wśród miast pruskich, w 1910 stał na 19-tym miejscu. W przeciągu stu lat ludność miasta powiększyła się tylko trzykrotnie, podczas gdy Hamburg, Łódź, Katowice, wzrastały dziesięciokrotnie. Jakiż bolesny kontrast stanowią te lata ze złotym okresem wolności i świetności. Dowodzą one najlepiej przynależności Gdańska do zaplecza polskiego. Był Gdańsk Polsce potrzebny, jako prawdziwe „okno na świat" była też i ona jemu do wielkości i dobrobytu niezbędna.

Niewiele się do dnia dzisiejszego pod tym względem zmieniło, jest bowiem i obecnie Gdańsk dla nas narówni z Gdynią konieczny tym bardziej, że jako port rzeczny wyraźnie nad nią góruje. Nie zapominajmy, że port gdański obsługuje teraz jedną trzecią naszego eksportu. Nie zapominajmy również, że Gdańsk bez Polski spadłby ponownie do roli małego miasta nadmorskiego, gdyż jego zaplecze skurczyłoby się do znikomego obszaru dzisiejszego Wolnego Miasta.

I dlatego obecnie, bardziej jeszcze niż kiedykolwiek, powinniśmy uświadamiać sobie, jak wielką i jak piękną rolę odegrał Gdańsk w naszych dziejach.

Leszek Prorok

Do dnia 13 lipca 1938 roku zebrano na F.O.M. w gotówce i papierach wart. zł 7.027.060,59

Tramping

W polskim języku przez określenie tramping rozumie się pewien określony rodzaj żeglugi handlowej na morzu. Jest to żegluga nieregularna, to znaczy że statki przeznaczone do takich pływań, nie mają oznaczonych portów ani terminów.

W nowym rozkładzie jazdy pociągów P.K.P. są tablice z rozkładami lotów samolotów pasażerskich, są też tablice z rozkładami pływań polskich statków pasażerskich do Nowego Jorku, Ameryki Północnej, Palestyny, Anglii i Francji.

Jest to właśnie żegluga typowo regularna, gdzie wszystkie rejsy są już poukładane w czasie i wiadomo jest dokładnie, z dokładnością nawet co do jednej godziny, kiedy taki statek odejdzie, kiedy przyjdzie do Gdyni lub portu wyznaczonego na trasie.

Trampy czyli statki pływające w żegludze nieregularnej — to statki tylko przewożące ładunek, w większych zwykle ilościach. Pasażerów nie wożą.

Drogi ich rejsów są czasami bardzo dziwne, jak również niezwykle ciekawe.

Są ładunki, które stale są wysyłane do jednego miejsca, na które jest stałe zapotrzebowanie np. polskie jaja, masło, bekony idące do Anglii. Statki idące do Londynu lub Hull, mają zawsze zapewniony ładunek. Żegluga taka może się więc kalkulować dochodowo.

Są jednak też i takie ładunki, które idą tylko jeden raz w większej lub mniejszej ilości, ale niewiadomo czy pójdzie nowa partia tego towaru.

Naprzykład kupiec polski nawiązał kontakt z eksporterem pomarańcz na Sycylii, który zamówił u niego ładunek skrzynek na te właśnie pomarańcze.

Transakcja taka może się już więcej nie powtórzyć, a towar przecie trzeba jakoś przewieźć a, żeby transport kosztował możliwie tanio — to drogą morską.

Inny rodzaj trampingu, to żegluga sezonowa. Jest to zapotrzebowanie na statki, ale nie całoroczne, lecz wynikłe tylko z powodu zakończenia pewnego okresu pracy. Tak np. zbiory pomarańcz i cytryn nad Morzem Śródziemnym, eksport pszenicy z Argentyny lub Australii, przywóz drzewa do Anglii i t. p.

Trampy mając do wyboru rozmaite ładunki idą tam, gdzie są najkorzystniejsze dla nich frachty, to znaczy gdzie najwięcej im zapłacą za przewóz.

Istnieją specjalne biura maklerskie, które są jak gdyby pośrednikami między towarzystwem żeglugowym a kupcem. Takie biuro mając swoich agentów rozrzuconych po wielu portach świata, ma zawsze rozmaite ładunki przeznaczone w rozmaitych kierunkach.

Towarzystwo żeglugowe tak jak każdy interes kupiecki jest oparte na tej zasadzie, żeby działalność jego przynosiła zysk.

W ten sposób muszą być kalkulowane i poszczególne rejsy.

Jeśli jakiś statek polski zawiezie te skrzynki na pomarańcze na Sycylię i stamtąd wróci do Gdyni pusty, oczywiście rejs taki będzie deficytowy.

Żeby tego uniknąć towarzystwa żeglugowe współpracują z maklerami, którzy są w stanie dać statkowi ładunek i na drogę powrotną, względnie gdzieś między portami innych państw.

Jeden ze statków norweskich przez 15 lat kręcił się między portami wszystkich kontynentów świata, zanim wrócił znów do swego kraju.

Rola takiego trampingu jest dość wielka zwłaszcza u nas w Polsce.

Zapobiega on wywozowi walut, jako opłaty za przewóz statkom innych państw jak również co jest nie mniej ważne, toruje drogę naszemu handlowi zagranicznemu a zwłaszcza zamorskiemu.

To też kapitan takiego trampa, poza tym, że przewozi ładunek, ma jeszcze ważną misję do spełnienia — misję zapoznania się z rynkiem, dowiedzenia się o zapotrzebowaniach na tym rynku o możliwościach obopólnej wymiany towarowej.

Janusz Grodzicki

Wywóz jaj z Polski



W pierwszych latach stwarzania życia gospodarczego Polski odrodzonej nie wesoło wyglądał nasz handel zagraniczny. Z kraju zrujnowanego i zdewastowanego wojną kilkoletnią nie było co wywozić. A przywozić trzeba było z zagranicy bardzo wiele, dla odbudowy kraju, a w pierwszym rzędzie broń i amunicję dla utrzymania i obrony niepodległości. Wtedy, w tym tak zdawało się doszczętnie zniszczonym kraju, znalazł się artykuł, który był w większej ilości i mógł być wywożony na rynki zagraniczne, w pierwszym rzędzie do Anglii — artykułem tym były jaja. Za wywożone za granicę setki wagonów jaj otrzymywaliśmy — tak niesłychanie dla nas ważne na owe czasy pieniądze zagraniczne, którymi mogliśmy płacić nasze długi za granicą. Jaja figurowały wtedy jako jedna z głównych naszych pozycyj dochodowych w handlu z zagranicą.

W dalszych latach choć rozwinęły się możliwości wywozowe za granicę innych artykułów handlowych przemysłowych i rolniczych jaja zajmowały między nimi w dalszym ciągu dość poważną pozycję.

I chociaż w okresie kryzysu przyszło pewne osłabienie wywozu, jednak rozbudowa portu w Gdyni i odpowiednich urządzeń jak chłodnia w Gdyni — pozwoliło na przetrwanie ciężkiego okresu przejściowego. I dziś znów już w zmienionych i ulepszonych warunkach perspektywy dla zbytu jaj z Polski w krajach obcych stają się bardzo korzystne i ceny na ten towar polski na rynkach zagranicznych rosną.

Ile też mamy tego towaru w Polsce? Otóż w przybliżeniu w Polsce jest około 30 milionów kur. Znoszą one rocznie około dwa i pół miliarda sztuk jaj. Około 10 proc. z tej sumy to są jaja użyte do hodowli dla wylęgu kurcząt, 60 proc. zjada się w kraju, a 30 proc. idzie na wywóz za granicę. Pośród krajów europejskich sprzedających jaja na rynkach światowych Polska stoi na trzecim miejscu zaraz za Danią i Holandią, zajmującymi 1-sze i 2-gie miejsce. Największe ilości jaj z pośród państw całego świata wywoziły Chiny, obecnie wojna chińsko - japońska i zniszczenie portu Shanghaju przez który głównie się ten wywóz odbywał — usunęły konkurencję chińską w handlu jajami na rynkach zamorskich.

Rekordowa wprost wysokość wywozu jaj z Polski wynosiła w 1927 roku 65 tysięcy ton. w roku 1936 wywiezione zostały 24 tysiące ton a w roku ubiegłym znów już więcej, bo około 28.000 ton.

Najwięcej, bo około 65 proc. wywozu jaj, jest kierowane do Anglii, gdzie ten polski towar wyrobił sobie już pewną tradycję i jest on tam znany, poszukiwany i ceniony. Nic dziwnego, Anglicy zakupują jaja z Polski już około 40 lat, bo niemal od 1918 roku. A taka tradycja handlowa w angielskich stosunkach jest rzeczą bardzo ważną. Z innych krajów europejskich odbiorcami tego towaru są Niemcy, Szwajcaria, Czechosłowacja, gdzie zyskuje on coraz większe uznanie. Poważnym konsumentem jaj zakupywanych w Polsce była Hiszpania — był to odbiorca tym lepszy, że przyjmował nawet towar drugogatunkowy. W tym wypadku miał miejsce rodzaj handlu wymiennego: z Polski wywożono do Hiszpanii jaja a stamtąd przywożono pomarańcze. Dziś ze względu na szalejąca tam wojnę rynek ten nie wchodzi prawie w rachubę.

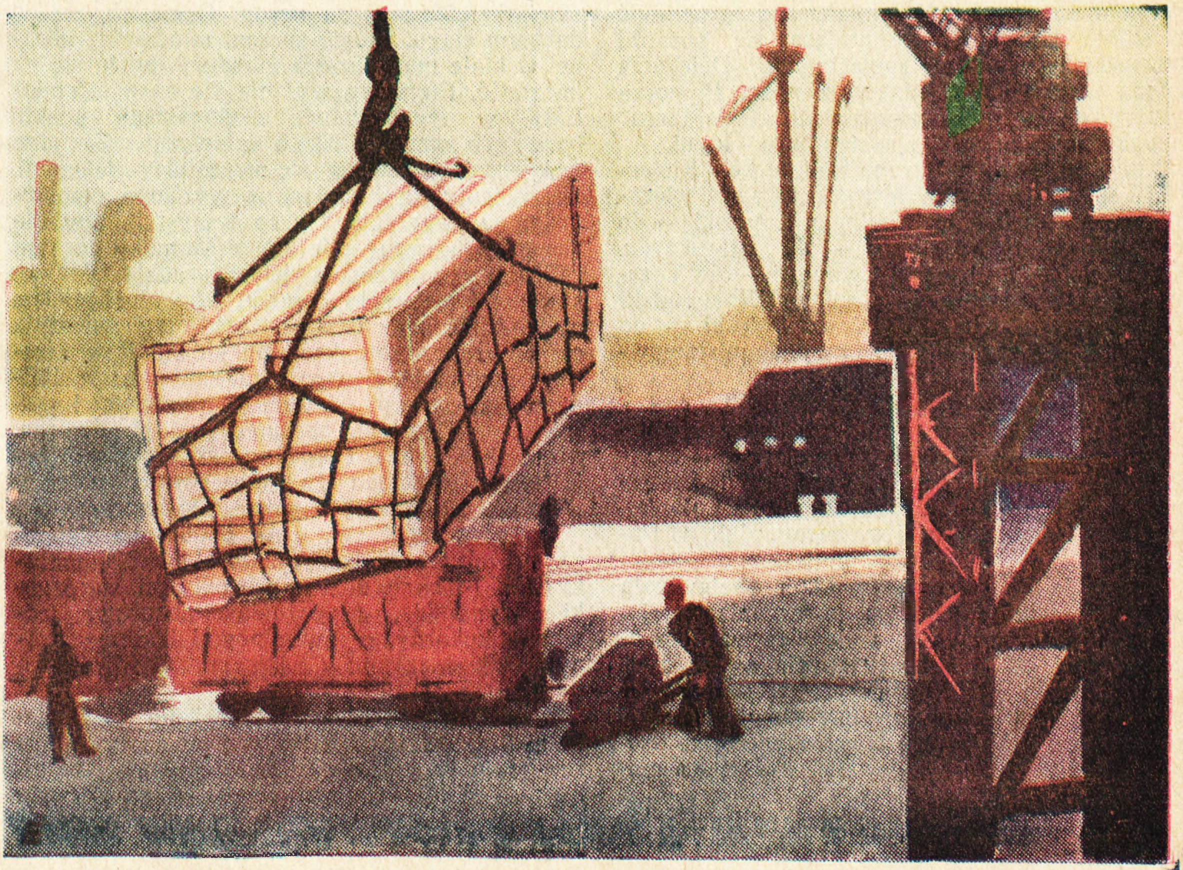
Jaja wywożone z Polski trafiają już na rynki bardziej odległych krajów zamorskich a więc: do Stanów Zjednoczonych, do Palestyny, Tangeru i Wysp Kanaryjskich.

Poto aby utrzymać dobrą markę tego polskiego towaru na rynkach światowych potrzebny jest wysiłek nie tylko kupca zajmującego się wywozem, lecz odpowiednia pieczołowitość najdrobniejszego gospodarstwa rolnego chowającego kury. Jaja muszą być sprzedawane możliwie świeże, gdyż starsze jaja wysychają i są gorsze w smaku. W ogóle dobroć jaj pod wzglę-

dem handlowym zależy od bardzo wielu przyczyn. Rozpatrzmy pokrótce najważniejsze z nich: a więc pierwszy wpływ ma tu rasa kur — jedne kury niosą jaja duże, okazałe, pokupne w handlu, o dużej wadze, a inne znów znoszą małe, niepokaźne, niechętnie nabywane. Pielęgnacja kur przy znoszeniu jaj odbija się w ten sposób, że z dobrze i czysto urządzonych gniazd jaja są ładne czyste; a z innych gdzie nie przestrzega się czystości jaja są pobrudzone, jaj zaś brudnych wodą myć nie można, bo przez pory w skorupce dostaje się do środka woda i jajo pleśnieje, można je najwyżej wytrzeć gałgankiem na sucho.

A już najwięcej chyba dobroć jaj zależy od żywienia kur: i tak wiosenne jaja, z okresu kiedy kury dostają mniej ziarna i sporo zielonek zjadają, są więcej wodniste; są to tak zwane jaja trawiaste, mniej przydatne dla przechowania i eksportu. Natomiast najlepsze jaja kury znoszą bezpośrednio w okresie pożniwnym — kiedy to znajdują dużo ziarna i to wyborowego wykruszonego lub z pozostałych na ściernisku kłosów. Ten rodzaj jaj nosi w handlu niemiecką nazwę „Korneier" co znaczy jajo zbożowe. Muszą też w okresie intensywnej niesności otrzymywać kury dużo wapna — tak, żeby mogły z niego korzystać do woli, gdyż brak wapna powoduje cienkość i kruchość skorupki na jaju. Takie słabe skorupki jaj podczas transportu bardzo łatwo się uszkadzają i dają duży procent jaj z nadtłuczoną skorupką czyli tak zwanych „tłuczków". Oczywiście takie jajo już się nie nadaje do wywozu za granicę, ale w lecie może być bez straty sprzedane na rynku krajowym do wyrobu lodów. Te różne smaczne gatunki lodów, którymi się rozkoszujemy w upalne dni lipcowe czy sierpniowe są robione z dużym dodatkiem świeżych jaj takich właśnie „tłuczków". Takie jaja kupowane przez lodziarnie od kupców są o 1/3 lub 1/4 tańsze od jaj całych nie uszkodzonych. Zależnie od dawanych kurom pasz powstaje różne zabarwienie żółtka w jaju o odcieniu mniej lub więcej pożądanym z punktu widzenia handlowego, lecz to są już subtelności w które się wdawać nie będziemy.

Nie wszystkie jaja zbywające na konsumcji krajowej mogą być odrazu wywożone za granicę — czasem cena lub inne okoliczności handlowe są niesprzyjające i trzeba jaja przetrzymać przez pewien czas, aż do polepszenia się warunków. A zresztą, na własne krajowe potrzeby trzeba porobić zakupy na zimę, kiedy to produkcja jaj jest niedostateczna. Tutaj występuje konserwacja jaj. Jaja konserwuje się i zabez-



piecza przed zepsuciem i wyschnięciem przez przetrzymywanie w basenach napełnionych wodą wapienną lub rozczynem szkła wodnego. Jaja takie są wprawdzie po wyjęciu z płynów konserwujących dużo mniej smaczne niż świeże, lecz mogą służyć jako dodatek do różnych ciast i potraw. Najlepszym i najnowszym sposobem konserwacji jaj jest przechowywanie ich w chłodni. Całe wagony jaj wstawione do chłodni mogą po kilka miesięcy stać czekając do chwili ostatecznej sprzedaży i spożycia ich bez najmniejszego uszczerbku na smaku. Najlepiej co do przechowywania jaj są wyposażone chłodnie w Gdyni i w Warszawie. Oprócz przechowywania tam jaj całych w ładunkach całowagonowych, wyrabia się przy obu chłodniach jaja mrożone w puszkach. Robi się to w ten sposób że zawartość z rozbijanych jaj wlewa się do pudełek blaszanych czasem razem białko z żółtkiem lub oddzielnie, zależnie od rodzaju towaru jaki się chce wyrabiać. Zamraża się takie pudełko — tak, że cała jego zawartość zostaje zabezpieczona przez zepsuciem. I teraz w chłodniach okrętowych mogą takie jaja wędrować jak najdalej w świat. I tak skromne jajko reklamowane przez kurę donośnym gdakaniem zupełnie sobie na tę reklamę zasługuje, bo stanowi cenny artykuł wywozowy naszych portów morskich i przyczynia się do rozwoju ich stanu technicznego urządzeń. **Feliks Trojan**

Zbratanie się wszystkich dzielnic Polski z Pomorzem w czasie „Dni Morza" w roku 1938

Szczęśliwy był pomysł zorganizowania w ramach tegorocznych „Dni Morza" odwiedzin delegacyj poszczególnych województw Polski na Pomorzu. Dotychczasowe sprawozdania wykazują celowość podobnej akcji oraz olbrzymie zadowolenie tak Pomorzan, jak i gości.

Ludność poszczególnych województw, zrzeszona w szeregach LMK, miała na celu wyłonić z siebie delegację, rekrutującą się spośród wszystkich warstw społecznych. Delegacja winna udać się do jednego z miast Pomorza i wziąć udział w uroczystościach „Dni Morza" w danej miejscowości i następnie w Gdyni.

I tak: delegacja z Okręgu Radomsko - Kieleckiego udała się do Kościerzyny, Okręg Stołeczny Warszawski — do Chełmna, Lubelski — do Wejherowa, Nowogródzki — do Starogardu, Krakowski — do Kartuz, Lwowski — do Torunia, Jarosławski — do Chojnic, Wojewódzki Warszawski — do Brodnicy, Poleski — do Pucka, Wołyński — do Lubawy, Stanisławowski — do Świecia.

Delegacje liczyły od 25 do 40 osób.

W celu jasnego uwypuklenia przebiegu tej ze wszech miar interesującej i na uznanie zasługującej imprezy podajemy opis pobytu i przyjęcia delegacji Okręgu Ligi Morskiej i Kolonialnej Ziemi Nowogródzkiej w Starogardzie na Pomorzu.

Delegacja w składzie 38 osób obejmowała wszystkie warstwy społeczne, organizacje, instytucje i środowiska województwa nowogródzkiego od analfabetycznych a lojalnych wobec Polski Białorusinów poprzez młodzież szkolną i robotników do inteligencji urzędniczej i kupców. W grupie tej zaledwie dwie osoby widziały Gdynię i dorobek Polski na morzu.

Nie wyglądaliśmy z okien pociągu i nie oczekiwaliśmy barwnego, przygotowanego na nasze przyjęcie dworca kolejowego. Ale ktoś z ciekawszych wychylił się i dojrzał masy ludności barwy biało - czerwone i długie szeregi białych postaci. Wnet w rozklekotany stukot kół pociągu wmieszały się dźwięki orkiestry, która pierwsza witała Ziemię Nowogródzką u siebie, na dalekich rubieżach Rzeczypospolitej Polskiej. Wjeżdżamy na peron. Orkiestra gra w dalszym ciągu. Długie szeregi młodzieży, ubranej w białe marynarskie mundury, prężą się na baczność. Pierwszy wyłania się nasz sztandar LMK w towarzystwie regionalnego pocztu barwnych nowogródzkich dziewcząt. Za nim czwórkami ustawiają się uczestnicy delegacji, zadziwieni i oszołomieni, z wyrazem niepewności na twarzach, czy to wszystko, aby dla nas przygotowane. Ale oto w kierunku naszym zbliżają się przedstawiciele władz i LMK ze starostą i prezesem Zarządu Obwodu LMK na czele. Nieustanne dźwięki orkiestry mieszają się z serdecznymi, krótkimi słowami wzajemnego powitania. Z chwilą zakończenia powitalnego marsza z piersi tłumów młodzieży i szerokiej publiczności, zgromadzonej na dworcu, wznosi się gromki i potężny okrzyk „Niech żyje Nowogródek!" i za nim równie potężny „Niech żyje wiecznie polski Starogard!".

Do poszczególnych osób podbiegają dziewczynki, ubrane w jasne, biało-błękitne mundurki LMK i piękne, dobrze prezentujące się czapki marynarskie, przyczepiając lazurowe, jedwabne kokardy ze zwisającymi biało-czerwonymi wstążeczkami z napisem: Gość Starogardu.

Z orkiestrą na czele maszerujemy do poczekalni kolejowej, przystrojonej w szaty salonu recepcyjnego, gdzie następuje oficjalne powitanie delegacji. Członek miejscowego Zarządu Obwodu LMK przemawia krótko, serdecznie, wzruszająco. Podkreśla wspólnotę ról Ziemi

Nowogródzkiej i Pomorskiej. Wszak obie skazane są na wieczne stróżowanie i wartowanie na najdalszych kresach Polski. Tylko jedna u granic Bolszewii, druga — na dalekim północozachodzie, nad bezcennym skarbem polskiego morza.

Kierownik delegacji nowogródzkiej, odpowiedział w równie rzewnych i pełnych serdeczności słowach, kładąc nacisk na misję i konieczność bratania się całej Polski z Pomorzem, oraz zapewnia o ciągłej i nieginącej pamięci Nowogródka o wiecznie polskiej ziemi Pomorza.

Na kwaterach gospodarze oddają do dyspozycji całe pokoje, zastawione stoły, czyściutkie łóżka, kąpiele i cały bez reszty repertuar szczerej uprzejmości. Chłopi z Nowogródczyzny otwierają szeroko ze zdziwienia oczy, zatracają język i przychodzą do kierownika delegacji z prośbą, by ich uwolnił od tego pałacowego życia, bo nie będą mieli czym za to wszystko zapłacić... Wyjaśniamy im, że to wszystko gościnność. Z trudem wierzą. Mówią, że to niemożliwe. Jeden z gospodarzy, kupiec zbożowy, oprowadza wieśniaka - gościa po stajniach i oborach, pokazując mu wzorowo urządzone gospodarstwo. Inny z gospodarzy, ksiądz prałat trawi długie godziny na pogawędach na tematy społeczno - kościelne. Obydwaj czują się we własnej skórze. Rozdział gości po kwaterach jest przygotowany dokładnie i odpowiednio, tak, by swój znalazł się u swego.

Wieczorem udajemy się na „wianki". Nad miejscową rzeką kilkutysięczne tłumy publiczności obległy brzegi. Na moście zarezerwowano honorowe miejsce dla delegacji i przedstawicieli władz. Publiczność starogardzka karna i gościnna, ustępuje pierwszych miejsc gościom, których łatwo poznać po dużych kokardach na klapach i sukniach. Wianki rozpoczęto strzałami. Wspaniała iluminacja i dekoracja. Inauguracyjne przemówienie przedstawiciela starogardzkiej LMK, zakończone okrzykiem na cześć gości. Z kolei wchodzi na trybunę jeden z uczestników delegacji i wygłasza mowę, podkreślającą znaczenie zbratania się wszystkich dzielnic z Pomorzem. W ramach przemówienia następuje wręczenie daru z Nowogródczyzny. Z balustrady mostu zwisa wielki kilim regionalny nowogródzki, w tzw. pasy bieniakońskie, przywieziony przez delegację dla LMK w Starogardzie. Publiczność nie szczędzi dłoni dla żywiołowych oklasków. Orkiestra gra hymn państwowy. Wzajemnym okrzykom nie ma końca. Spuszczanie wianków. Pierwszy wianek puszcza Nowogródek. Olbrzymi wieniec ze światłem, okolonym barwną bibułą zwolna posuwa się środkiem rzeki. Publiczność wstaje z miejsc i bije gromkie brawa. W dalszym ciągu płyną różańce wianków, przeplatane korowodami pięknie uzielenionych, ukwieconych i iluminowanych łodzi. Hymn „Boże coś Polskę" kończy tę podniosłą i przepiękną uroczystość. Zbiorowe kilkutysięczne pożegnania: Nowogródek życzy Starogardzianom dobrej nocy i Starogard życzy Nowogródkowi dobrej nocy — koronują uroczystość wianków. Wieczorem skromny a serdeczny bankiet.

Wczesnym rankiem następnego dnia wielki autobus oczekuje nas w rynku. Jedziemy nad jezioro Wirty do lasów państwowych. Eskortują nas młodzi uprzejmi marynarze. W nadleśnictwie państwowym Wirty witają nas u bram gospodarze, dekorując wiązankami gości. Oprowadzani po pięknej puszczy wchodzimy na szeroką polanę, zastawioną stołami, uginającymi się pod ciężarem tego wszystkiego, co daje las i ziemia. Panie z nadleśnictwa pełnią funkcje gospodyń. Toasty zsiadłym mlekiem i herbatą ciągną się w nieskończoność. A potem schodzimy w dół, gdzie widnieje szeroka majestatyczna tafla jeziora Wirty, okolona aureolą pięknych lasów. Przypominamy sobie mimowoli naszą Świteź. Przygotowane łodzie i kajaki wiozą nas przy akompaniamencie śpiewów na uroczą wyspę. Odprowadzani przez „leśnych ludzi" wracamy do Starogardu, gdzie czeka na nas obiad. Po południu zwiedzamy miasto, a wieczorem wyruszamy w towarzystwie orkiestry, pocztów sztandarowych, organizacyj i miejscowego społeczeństwa na dworzec kolejowy.

Na czele pochodu kroczą: burmistrz. starosta, prezes Obwodu LMK i kierownik delegacji nowogródzkiej. W szeregach naszych pod rękę idą nasi gospodarze z kwater. Inteligencja za pan brat z chłopem nowogródzkim. Tak można iść długo i daleko. Nie czujemy zmęczenia. Jesteśmy młodsi i silniejsi. Czujemy, że to może i musi stanowić o potędze i mocarstwowości Polski.

Na dworcu ostatnie rzewne słowa pożegnania, ostatnie entuzjastyczne okrzyki i — pociąg. Orkiestra żegna nas siarczyście. Na peronie roje publiczności. Długie, mocne uściski dłoni. Pożegnalny zew: Niech żyje Starogard, jako uczestnik uroczystości „Dni Morza" w r. 1939 w Nowogródku! Pociąg powoli rusza. Pochylają się sztandary. Dłonie ślą ostatnie pożegnanie. Z okien pociągu wychyla się rąbek naszego sztandaru. Orkiestra gra skocznego marsza. Oddalamy się. Żal chwyta za serce. Chciałoby się tu wiecznie żyć i z dubeltówki całować się z tymi kochanymi Starogardzianami, którzy podali nam na dłoni serce. Sylwetki maleją. Chusteczki w rękach. Za chwilę — przy oczach naszych pań. Amarant sztandarów i biel wahających się dłoni widne jeszcze wyraźnie. Na zakręcie giniemy. Z jakimś nieopisanym milczeniem odchodzimy od okien. Żegnaj Kochany, Najgościnniejszy Starogardzie! Do widzenia w Nowogródku w roku przyszłym.

Mgr Józef Siemek

Morska zagroda

W zagrodzie Bednarków ludno było i ciasno: trzech synów, dwie córki, no i dwoje starych: wprawdzie rąk do pracy wiele, ale i wiele gąb do wyżywienia. A roli mało.

Myśleli tedy synowie, jak biedzie zaradzić, co począć. Trzeba, by któryś z domu w świat wywędrował gdzieindziej chleba szukać.

Jan, najstarszy, po ojcach schedę dostać powinien, Franek jeszcze za młody i matka go z domu nie puści, Pawłowi więc, średniemu, dom rodzicielski przyszło opuścić.

Zdrowy był i silny, czytać i pisać umiał, pracy żadnej się nie bał, da więc sobie radę.

Kiedy przyszedł dzień pożegnania, markotno mu było opuszczać rodzicielską zagrodę. Tu wyrósł, tu się wychował, znał wszystkich, i jego wszyscy znali, a tam, w świecie, znajdzie się zupełnie sam, wśród obcych gdzie liczyć można tylko na własną głowę i ręce. Ale Paweł nie był z tych, co z połowy drogi wracają. Postanowił — i postanowienia dotrzymał.

Któregoś ranka znikł z przed zapłakanych matczynych oczu, na zakręcie wioskowej drogi. Wąska ona, kręta i wyboista — ale prowadzi w świat daleki i szeroki.

Bracia na odchodnym klepali go po ramionach, ojciec życzył powodzenia, siostry ściskały i popłakiwały za matką. Wziął ze sobą nie wiele: trochę grosza, małe zawiniątko z bielizną i jadłem, kij w garść, i — serdeczną życzliwość najbliższych.

Wiele dróg przewędrował Paweł, wiele prac się imał. Za domem początkowo tęsknił, źle się czuł wśród obcych, ale z czasem przywykł do tego ciągłego wędrowania, do różnych zajęć. Z czasem też zrozumiał, że każda praca dobra, która zarobek daje. Tylko, że o tę pracę było coraz trudniej.

Słyszał Paweł, że za oceanem o pracę i chleb łatwiej, a kto wie, może i na roli tam osiągnie, do swego rodzimego zajęcia wróci?... Gdy grosza trochę uzbierał, kupił kartę okrętową na przejazd na drugi brzeg oceanu. Wraz z nim jechało wielu innych emigrantów.

Mimowoli porównywał Paweł siebie z nimi i widział, że jest o wiele od nich doświadczeńszy, mądrzejszy życiowo, zaradniejszy, jeśli więc tamci jadą za ocean szukać lepszego bytowania ufni w swe siły i rozum, da sobie radę i on.

Przypadek jednak pokrzyżował jego plany. Oto któregoś dnia, gdy morze było burzliwe, statek kołysał się mocno na fali, jeden z marynarzy w czasie przechyłu potknął się, upadł i złamał sobie nogę. Na pokładzie zabrakło jednej pary rąk do pracy, a rejs dopiero się zaczął. Toteż na drugi dzień po wypadku, kapitan statku wszedł do pomieszczenia dla emigrantów i zapytał, czy który z nich nie podjąłby się pracy na pokładzie.

W tłumie emigrantów sporo było kobiet i dzieci, byli i mężczyźni, niektórzy nawet całkiem młodzi, mocni, ale ubrani z wiejska, nieśmiali, słowem tacy, jak Paweł w on czas gdy z domu rodzicielskiego wyruszył. Teraz on jeden spośród nich się wyróżniał.

Wzrok kapitana na Pawle się zatrzymał, a i on sam wysunął się z ludzkiej gromady, do wielu prac nawykły, do roboty zawsze skory.



Tak się zaczęła marynarska kariera Pawła. W nowej pracy orientował się szybko, toteż byli zeń wszyscy zadowoleni.

Gdy skończyła się podróż i wypłacono Pawłowi należność, stanął Paweł przed kapitanem i rzekł:

— Ostałbym przy tej pracy, gdyby pan kapitan pozwolił. Kapitan kazał przywołać bosmana, wypytał się o Pawła, jego sprawowanie i pracę, a biorąc też pod uwagę, że ów chory marynarz na lądzie w szpitalu musiał zostać, przyjął Pawła na rejs powrotny.

Czas mijał. Rejs za rejsem, rok za rokiem. Z czasem przeszedł Paweł na inny statek, potem znowu jeszcze kilka razy zmieniał banderę, pod którą pływał, bywało, że pozostawał bez pracy, „na biczu", jak z angielska mówią marynarze, ale już się stale swego marynarskiego zawodu trzymał.

Do domu pisał rzadko. Żył w innym świecie, wśród innych ludzi...

Odpowiedzi z domu nie oczekiwał, bo dziś w tym, jutro w innym był porcie, a najczęściej w morzu, setik mil od lądu. Nie wiedział więc, co w rodzicielskiej zagrodzie słychać, jak się im wiedzie, jak żyją.

Lecz chociaż dom i rodzina zacierały się coraz bardziej w jego pamięci, jednak tęsknił do nich coraz więcej, coraz lepiej rozumiał i cenił słowo — Ojczyzna. Ciężko w niej żyć nieraz, cięższej bez niej.

Paweł wiedział, że wróci, musi wrócić, ale wiedział też, że nie wolno mu wrócić z pustymi rękoma.

Pracował wytrwale, pieniędzy nie trwonił, jak inni marynarze, bo choć był teraz morskim człowiekiem, chłopem pozostał, do ziemi tęsknił.

W zagrodzie Bednarków od czasu gdy Paweł wyruszył w świat zmieniło się wiele. Najstarszy syn się ożenił, nawet dzieci się już dochował, córka starsza też za mąż wkrótce wyjść miała, najmłodszy zaś Franek służbę w wojsku odbywał. Starych Bednarków lata te mocno ku ziemi pochyliły, a w ich myślach i pogwarkach coraz częściej powtarzało się imię — Paweł.

Jego listy, początkowo rzadkie, z biegiem lat całkiem ustały. Może to, że trudno mu było od nich odpowiedź otrzymać sprawiło, że w ogóle pisać przestał, a może — jak myśleli starzy, na tym morzu ogromnym, nieszczęście mu się jakie przydarzyło.

Ale wielkie zmiany, nie tylko w zagrodzie Bed-

narków zaszły. Kraj cały jakby się odmienił. I to właśnie przez to morze, które Pawła zabrało. Wtedy, kiedy dom opuszczał, Gdynia rosnąć dopiero poczynała. Dziś — w port ogromny wyolbrzymiona, zyski wielkie dająca, oknem prawdziwym na świat się stała i sprawiła, że się naród cały ku morzu zwracać zaczął. Już nie tylko w miastach, ale po wsiach się o morzu mówi, niejeden już jeździł tę Gdynię i to morze oglądać. Wielki trud zbliżenia Polaków do morza wzięła na siebie Liga Morska i Kolonialna. Mówiono o niej we wsi. Sołtys, to nawet niedawno do powiatu na jakowyś kurs jeździł i potem dużo we wsi o tej Lidze każdemu rozpowiadał. Koło tej Ligi niedługo nawet we wsi założyć mają. Bednarkowie, to nawet potrosze dumni z tego byli, że ich Paweł morskim stał się człowiekiem, ale niestety, nie wiele o nim sąsiadom mogli opowiedzieć. Przykro było, że tak o nich całkiem zapomniał.

Wiodło im się niezgorzej, ciasno jeno trochę było w chacie, zwłaszcza od czasu, kiedy syn się ożenił, a prócz synowej, niedługo i wnucząt dwoje przybyło. Los jednak, złe i dobre w zanadrzu ludziom chowa: którejś nocy łuna czerwona nad wsią rozgorzała. To płonęła zagroda Bednarków. Od iskry w kominie zajęła się sadza, potem strzecha, a potem cała zagroda w ogniu stnęła. Zbiegli się ludzie ze wsi, pośpieszyli z pomocą, ale nie wiele uratować się dało. Tyle, że z życiem wszyscy uszli, bydło w pole wygnali, sprzęty z chaty wynieśli.

Starzy ręce łamali w rozpaczy, syn chodził wielce zmartwiony, dziewczyny zanosiły się płaczem. Ot — na stare lata trzeba im będzie na nowo gospodarkę zaczynać, chatę stawiać, obory, stodołę — a pieniędzy na to nie ma, pola kawał trzeba sprzedać chyba będzie. Z rozpaczą patrzyli na dymiące zgliszcza, rzeczy poskładali na kupę, co cenniejsze sąsiedzi na przechowanie wzięli. Kiedy wstał dzień, pogodny, słoneczny, w miejscu dawnej Bednarków zagrody żałosny przedstawiał się widok. Do południa dzień im zbiegł na dogaszaniu zgliszcz, na jakim takim oporządzaniu pogorzeliska.

Kiedy przyszła pora zakrzątnąć się koło obiadu, bo to i przy najgorszym nieszczęściu człowiek jeść musi, na krętej ulicy wioski ukazał się człek jakiś obcy, z miejska odziany, z małą walizką w ręku. Szedł zwolna, często przystawał, rozglądał się, jakby się wszystkiemu dziwował, jakby sobie coś przypominał...

Nikt go nie znał — ale on nikogo o drogę nie pytał, i choć wolno, pewnym szedł krokiem, jakby znał drogę.

Kiedy się ukazał na zakręcie, koło chaty sołtysa, stanął oniemiały. To dymiące zgliszcza zagrody Bednarków tak go stropiły. Widział krzątających się starych, Jana, dziecko w kołysce... począł biec ku nim. Był to Paweł.

Kiedy go pochwyciły drżące matczyne ramiona, długo go nie wypuszczały z swych objęć, a potok łez — łez radości i świeżo doznanego nieszczęścia pomieszanych razem spływał obficie na ogorzałą, osmaganą morskimi wiatrami twarz syna.

Bóg cię zesłał, żeby w nieszczęściu pocieszyć, mówił stary Bednarek. Obie jego córki, z małych dziewczynek w dorodne dziewuchy wyrosłe z zaciekawieniem i radością przyglądały się temu obcemu człowiekowi, którego prawie z lat dawnych nie pamiętały, a który był ich bratem.

Syn Bednarków ze świata powrócił! — gruchnęła wieść po wsi, i jak wczoraj w nieszczęściu, tak dziś skorzy dzielić się radością pośpieszyli wszyscy,



kto żyw patrzyć się, dziwować i weselić. Gdy pierwsza radość minęła, a wieczór jął się zbliżać, sołtys, chatę najobszerniejszą mający, do siebie rodzinę Bednarków zaprosił.

Pomieścimy się jakoś — powiedział — od tegom sołtys, bym nie tylko dbał o swoje.

W chałupie sołtysa na drugi dzień wielka się odbywała narada. Paweł ze świata nie wrócił z pustymi rękoma. To, co na morzu ciężko zapracował, skrzętnie odkładał — o domu własnym myślał, o kawałku własnej roli.

Teraz — plon jego pracy jakże się przyda. Starzy radzi byli, że się w świecie grosza dorobił, ale zawszeć jednak pomyśleli, że być w chacie syna, to nie to, co w swojej.

Paweł chciał, by nowa chata była wielka taka, jak te, które tam po świecie widywał. Aż za wielka jak na rodzinę Bednarków. A jedna izba, to w niej miała być taka, że chyba zboże w niej młócić. Tłumaczyli mu, że nie trzeba, ale on rzekł krótko: Taka będzie. Miał on widocznie w tym jakąś myśl.

Niebawem przystąpili do budowy. Usunęli zgliszcza, grunt zrównali, zwieźli z tartaku drzewo, cegły, glinę i wszystko, co do budowy trzeba. Dwaj cieśle obaj młodzi Bednarkowie, coś nie coś stary, a i ze wsi kto mógł i miał trochę czasu pomagał w budowie.

Dni mijały — zagroda rosła w oczach. Niedługo na krokwiach dachu wykwitł pęk kwiatów. Wielka to była dla wszystkich radość. Po paru tygodniach dom był gotów. Od sąsiadów poczęto znosić rzeczy na przechowanie oddane, a ten i ów sprzęt na nowo robiono.

Aż wreszcie któregoś dnia Paweł wraz z bratem poszli od chaty do chaty całą wieś spraszać. Szykowała się jakaś wielka uroczystość!

Przyszedł kto tylko żyw. Wypełniło się podwórze Pawłowej zagrody, głowa przy głowie.

Na ganeczku — rodzina Bednarków, sołtys i kilku zaproszonych starszych gospodarzy.

Przed nich wystąpił Paweł, rozejrzał się wokół i począł mówić:

Zaprosiliśmy tu was, żeby się radością naszą z wami podzielić. Spaliła się tu ojców moich zagroda, a ot, widzicie, stoi nowa. I wyście do tego przyłożyli ręki, za co wam stokrotnie dziękujemy. Jak wiecie, przed laty opuściłem dom i wieś naszą. Różnie mi po świecie bywało. Ale w końcu dorobiłem się trochę grosza. Na morzu się dorobiłem. Dziś — dzięki tej mojej pracy, dzięki morzu, które mi dało zarobek, stanęła tu nowa zagroda. A choć od morza tak daleka, słusznie się nazwać może morską zagrodą.

I kiedy tak myślę o swym domu rodzinnym, to widzę, że z nim było tak, jak z całym naszym krajem, z całą Polską. Zniszczona była i spalona, ale gdy morze odzyskała, odbudowała się, zaczęła się bogacić. Dziś Gdynia, to największy port na Bałtyku, najnowsze i najcenniejsze miasto naszej Ojczyzny. Dziś z tego morskiego miasta wszyscy mają pożytek.

Chcę więc, aby w naszej wsi, w tej naszej małej, najbliższej Ojczyźnie, z tej „morskiej zagrody“, która tu stanęła, wszyscy mieli jakiś pożytek, jak wszyscy niemal przy jej wznoszeniu nam tu pomagali. Jak wiecie, zbudowaliśmy w niej jedną wielką izbę. Będzie ona dla wszystkich, będzie świetlicą Koła Ligi Morskiej i Kolonialnej, które już od dawna nasz pan sołtys założyć zamierzał.

A teraz — jeszcze tylko o sobie kilka słów wam powiem.

Kiedy pływałem po morzach, tęskniłem do wsi rodzinnej, marzyłem o powrocie. Ale gdy wróciłem, widzę, że nie tu dla mnie miejsce. Morze mnie woła. Dawniej my, Polacy, nie znaliśmy morza — teraz musimy się doń przyzwyczajać.

Dom ten moim najbliższym i wam wszystkim na pożytek i użytkowanie pozostawiam i oddaję.

Sam wrócę na morze — a wy tu, też o morzu pamiętajcie, dla morza, choć z dala od niego, pracujcie.

Gdy Paweł skończył, gwar się wielki uczynił, wszyscy się dziwowali, ale głosy ich stłumiła wioskowa kapela, która zagrała od ucha.

Starzy Bednarkowie jęli zapraszać do środka, gdzie stoły suto zastawiono.

Radosne to było ucztowanie.

W nowej zagrodzie rozpoczęło się nowe życie.

B. M.

Radio na morzu

Wzburzone fale przelewają się przez pokłady eskadry krążowników, pędzących pełną parą przez bezmiary Morza Północnego. Na chwiejnej linii horyzontu ukazuje się wreszcie ścigany wróg, nieprzyjacielski krążownik. Eskadra rozwija się do ataku; lufy armat skierowano w jedną stronę. Chwila pomiarów, czerwony sygnał — znak strzału błyska w wieżach pancernych. Salwa. W pobliżu ściganego krążownika wytryskują olbrzymie słupy wody. Salwa chybiła. Krążownik zmienia nagle kurs, na chwilę znów ginie z linii horyzontu. Pościg ponawia się, tym razem szczęśliwszy. Widać wybuchy na pokładzie statku.

Obraz minionej czy przyszłej walki morskiej? Nie! To ostre ćwiczenia eskadry angielskiej. Jakaż więc bohaterska załoga naraża w czasie pokoju swe życie na pokładzie ściganego krążownika, służącego za cel ćwiczebny?

Przenieśmy się więc teraz na pokład tajemniczego okrętu. Maszyny okrętu pracują pełną parą, okręt pędzi naprzód, zmienia kurs, lawiruje, zatrzymuje się, by za chwilę ruszyć w innym, nieznanym kierunku. Na pokładzie i wnętrzu okrętu nie ma jednak żadnego człowieka. W kabinie sternika jakgdyby poruszane ręką niewidzialnego widma obracają się same szprychy koła sterowego.

Okręt ćwiczebny kierowany jest falą radiową. Okręt komandorski ćwiczącej eskadry zaopatrzony jest w specjalną instalację nadawczą, której zadaniem jest kierowanie na odległość wszystkimi maszynami i urządzeniami okrętu-widma. Zainstalowane urządzenia radiowo-odbiorcze uruchomiają ściśle według wskazówek sterującego okrętu — aparaturę sterową okrętu, jego maszyny i wszelkie motory pomocnicze. Okręt więc reaguje na każdy nadesłany mu na ustalonej fali, sygnał radiowy. Stery okrętu ustawiają się w pożądanym kierunku, maszyny zwalniają, lub przyspieszają tempo, urządzenia sygnalizacyjne na dany rozkaz wyrzucają rakiety świetlne lub dymne świece.

Ale to jeszcze nie wszystko. Okręt-widmo sygnalizuje drogą radiową wszelkie pociski, które go dosięgły. Rozmieszczone bowiem po całym okręcie aparaty podsłuchowe połączone są z centralnym nadajnikiem radiowym, który sygnalizuje wstrząsy i wibracje pocisków.

Okręt-widmo—to wycofany krążownik, przeznaczony specjalnie do celów ćwiczebnych ostrego strzelania. Jest on wypełniony niepalnym materiałem, który uniemożliwia zatonięcie okrętu, w wypadku nawet znacznych uszkodzeń. Jednocześnie automatyczne aparaty zamykają poszczególne przegrody okrętu w wypadku większych eksplozji.

Eskadra doścignęła wroga, okręt-widmo jest otoczony ze wszech stron i znajduje się pod celnym ogniem artylerii pokładowej. Ogień zostaje wstrzymany, gdyż kontynuowanie jego zniszczyłoby cenny cel ćwiczebny. Zresztą według obliczeń strategicznych okręt już jest zatopiony. Fala radiowa zatrzymuje więc nasz okręt-widmo, a holownik odprowadza go do doków, gdzie po dokonaniu nieznacznych napraw zostanie ponownie przystosowany do swych zadań szkolnych. Eskadra wraca do szyku nawigacyjnego. Alarm bojowy na wszystkich okrętach zostaje odwołany. Okręty wracają do macierzystego portu.

Z kraju i ze świata

Inwestycje w porcie gdyńskim. W miarę rozwoju morskiego ruchu towarowego Polski rozwijać się musi i port gdyński, rozbudowując swoje urządzenia i przystosowując je do wzrastających potrzeb. W ciągu ostatniego roku przybyło w porcie gdyńskim 12 kilometrów torów kolejowych, 3 magazyny portowe, elewator zbożowy o pojemności 10.000 ton, 5 dźwigów. Obecnie zatem port gdyński, którego ogólna powierzchnia wynosi 797 ha, głębokość 12 m, długość nabrzeży 12.5 km, a powierzchnia placów składowych 35 tysięcy m^2, posiada 184 km torów kolejowych, 51 magazynów portowych i 76 dźwigów.

Zamrażanie jaj. W porcie gdyńskim powstało ostatnio nowe przedsiębiorstwo, a mianowicie w Chłodni Portowej została uruchomiona zamrażalnia jaj. Przedsiębiorstwo to zapoczątkowało produkcję mrożonych jaj, które mają iść na eksport do Anglii obok wywożonych tam już oddawna jaj świeżych. Jaja mrożone na rynku angielskim mają chętnych nabywców zwłaszcza na przeroby piekarskie i cukiernicze. Produkcja zamrażalni gdyńskiej obliczona jest już obecnie na 10 ton jaj dziennie.

Nowy statek. W dniu 3 lipca rb. odbyło się w porcie gdyńskim uroczyste poświęcenie nowego statku handlowego „Robur VIII". Jest to największy statek węglowy polskiej marynarki handlowej, pojemność jego ładowni wynosi prawie 6.000 m^3. Statek został zbudowany na zamówienie firmy „Polskarob" na jednej ze stoczni angielskich i jest wyposażony we wszelkie nowoczesne urządzenia techniczne m. in. w najnowsze urządzenia nawigacyjne z elektryczną sondą głębinową, urządzeniami do szybkiego otwierania i zamykania luków, jak również z urządzeniami do żeglugi wśród lodów.

Ustawy aprowizacyjne. Obok ustaw samorządowych, stanowiących jeden z najważniejszych punktów porządku dziennego ostatniej sesji nadzwyczajnej Sejmu i Senatu, duże znaczenie mogą mieć również przyjęte przez Sejm ustawy aprowizacyjne. Jedna z tych ustaw reguluje gospodarkę cukrową i buraczaną, przewidując m. in., że cukrownie będą obowiązane zatrzymywać na składzie pewien zapas cukru dla pokrycia ewentualnych braków na rynku wewnętrznym oraz dla stworzenia stałego zapasu bezpieczeństwa. Druga ustawa dotyczy artykułów codziennej potrzeby i ma na celu z jednej strony zabezpieczenie podaży, z drugiej przeciwdziałanie nadmiernej zwyżce cen. Trzecia ustawa dotyczy tak ważnej dla rolników sprawy obrotów w zakresie handlu zwierzętami domowymi oraz handlu hurtowego mięsem.

Komunikacja między Polską a Litwą. Z dniem 1 lipca została otwarta bezpośrednia kolejowa komunikacja osobowa, bagażowa i towarowa między Polską a Litwą. Wyjazd pierwszego pociągu z Warszawy do Kowna miał charakter niezwykle uroczysty, jako widomy wyraz nawiązania bezpośredniej łączności między obu krajami. W pierwszych dniach lipca została również uruchomiona komunikacja lotnicza między Polską a Litwą. Samoloty, obsługujące linię Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin — Helsinki, będą wstępowały również do Kowna, które dotychczas musiały omijać.

Wojna chińsko-japońska. Według ogłoszonych ostatnio przez koła japońskie danych, straty Chińczyków od początku wybuchu wojny obliczane są na 1.300 tysięcy ludzi, z czego przeszło pół miliona zabitych. Straty japońskie wynoszą 37.000 zabitych. Zajęty przez Japończyków obszar w Chinach wynosi przeszło 1.200 tys. km kwadr., czyli przekracza przeszło 3-krotnie obszar całej Japonii. Liczba mieszkańców na zajętym obszarze Chin, wynosi przeszło 132 miliony ludzi. Wojska japońskie zdobyły również bardzo znaczny materiał wojenny. Marynarka japońska zniszczyła 43 chińskie okręty wojenne o łącznej wyporności 43.000 ton, co stanowi ponad 60 proc. chińskich sił zbrojnych na morzu. Marynarka japońska straciła 1 torpedowiec i 1 poławiacz min. Mimo

tych — według danych japońskich — tak znacznych strat, opór chiński jest nadal bardzo silny i wojska japońskie powoli posuwają się naprzód.

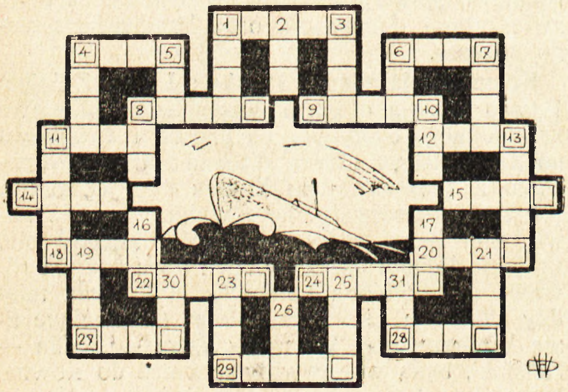
Groźba wojny domowej w Palestynie. Nastrój w Palestynie staje się coraz groźniejszy. Między Arabami a Żydami dochodzi stale do awantur, w czasie których giną liczne ofiary. Obecnie przytem bardziej zaczepne stanowisko zajmują Żydzi, dopuszczając się licznych aktów terroru na Arabach. Władze angielskie wystąpiły z całą energią przeciwko akcji terrorystycznej, karząc surowo zarówno Żydów, jak i Arabów; rola ich jednak jest bardzo trudna, bo muszą jednocześnie walczyć na dwie strony, a Żydzi i Arabowie, walcząc z sobą, równie nienawistnie odnoszą się do władz mandatowych, napadając niejednokrotnie na angielskie oddziały wojskowe i policyjne.

W sprawie wycofania ochotników obcych z Hiszpanii. W wojnie domowej w Hiszpanii po obu stronach frontu walczą liczni ochotnicy cudzoziemscy, przyczyniając się w znacznym stopniu do przedłużania się walk. Toteż z dużym zadowoleniem przyjęto jednomyślną uchwałę Komitetu Nieinterwencji, która przewiduje zupełne wycofanie z Hiszpanii żołnierzy obcych narodowości. Chociaż bowiem plan ten napotka na pewno na wiele zastrzeżeń ze strony obu rządów hiszpańskich, a urzeczywistnienie go przedstawia wiele trudności technicznych, tak, że w najlepszym razie mógłby wejść w życie nie wcześniej jak za 3 miesiące, to już sam fakt, że został on przyjęty jednomyślnie przez przedstawicieli 26 państw, zasiadających w komitecie, uważany jest za oznakę uspokojenia w Europie.

Rozrywki umysłowe

7. KRZYŻÓWKA

Do podanej figury krzyżówki należy wpisać wyrazy o podanych niżej znaczeniach a następnie z liter w kratkach podwójnie oznaczonych odczytać rozwiązanie główne, które można podać bez wyrazów pomocniczych.



Znaczenie wyrazów poziomych:

1) Metalowa zasłona motoru w samochodzie. 4) Nazwa najdawniejszego alfabetu irlandzkiego. 6) Francuska kolonia na wsch. wybrzeżu Indochin. 8) Imię królów Szwecji i Norwegii. 9) Jedna z wysp Jońskich. 11) Czołg. 12) Zatoka portowa. 14) Waga aptekarska. 15) Przydomek rzymskiej rodziny Calpurniów. 18) Słynny, okrutny cesarz rzymski. 20) Czapka żołn. kroju francuskiego. 22) Inaczej przyprostokątna. 24) Przędziwa. 27) Starożytne miasto jońskie, słynące ze świątyni Artemidy. 28) Falochron, grobla portowa. 29) B. Stolica Huculszczyzny.

Znaczenie wyrazów pionowych:

1) Okręg sądowniczy w Turcji. 2) Tytuł członka wyższej izby parlamentu w Anglii. 3) Pięcioksiąg praw Mojżeszowych. 4) Urodzajna miejscowość wśród pustyni. 5) Konieczność. 6) Niski głos żeński. 7) Zbrodnia. 8) Część twarzy. 10) Okres czasu, epoka. 11) Ciemiężca 13) Krótka rozprawa, szkic literacko - naukowy. 16) Pukiel włosów. 17) Narty. 19) Jezioro w Am. Płn. 21) Gra w piłkę na koniach. 23) Blachy mosiężne używane w orkiestrze (wspak). 25) Myśli, cele dążeń, wyobrażenia. 26) Sześcian. 30) Chociaż, lub. 31) Utwór Kiplinga.

H. W. DĄBROWSKI (Kowel).

Za rozwiązanie krzyżówki Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań (na kartkach pocztowych) **upływa 28 sierpnia 1938 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem **„Rozrywki Umysłowe"**.

ROZWIĄZANIA
„Polska na Morzu" Nr. 5 — Maj 1938 r.
5. SZARADY.
I. „KAPITAN OKRĘTU"
II. „MARYNARKA"

Bezbłędnie szarady rozwiązało 85 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują:

1. STASZAKÓWNA Basia — Będzin — 1 Maja nr 4 m. 110.
2. Inż. SALM Jan — Łódź, Mostowa 5a.
3. KONIECZNY Paweł — Miasteczko Śląskie, Dworzec 7, pow. Tarnowskie Góry.
4. GÓRKIEWICZ Roman — W-wa 24, Mokra nr 11 m 2.
5. WOJTKOWIAK Zdzisław — Poznań, Rybaki nr 7 m. 7.

Nagrody niebawem wysyłamy pocztą i prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE
Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66
WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. REDAKTOR: Bronisław Miazgowski
Druk. Zakł. Graf. Dom Prasy S. A. Warszawa, Marszałkowska 3.